@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

6(100)
czerwiec
2016



JA, PASAŻER

Drodzy Czytelnicy

Przed przejściem na emeryturę pracowałam z osobami niepełnosprawnymi. Nie mogę więc nie poruszyć tematu stosunku współpasażerów do osób chorych, niepełnosprawnych, starszych, słabszych czy kobiet w ciąży. Nie raz wsiadam do pojazdu, wszystkie siedzące miejsca zajęte, a kobieta w zaawansowanej ciąży stoi. Kiedyś ludzie patrzyli w okna, a dziś w telefony komórkowe. Nie ma chętnych do ustąpienia miejsca. Dziś wszyscy są zmęczeni – dzieli się swoimi obserwacjami Pani Anna Klimek.

Zachęcam znajomych i rodzinę do przesiadki z samochodu do komunikacji zbiorowej. Po pożarze mostu Łazienkowskiego chciałem przekonać do pociągów siostrę i szwagra, którzy mieszkają w Wesołej. Siostra była nieugięta, ale szwagier spróbował i do tej pory korzysta z pociągów. Chwali sobie to rozwiązanie i mówi, że wreszcie znalazł czas na czytanie – opowiada Pan Adam Furmański.

Bohaterami „Tematu numeru" jubileuszowego setnego wydania iZTM **są pasażerowie stołecznej komunikacji miejskiej** – **Anna Klimek** i **Adam Furmański**. W maju wybraliśmy się z nimi we wspólną podróż komunikacją miejską.

Na łamach rubryki **„Z kart historii komunikacji" poznają Państwo pewnego „francuza"**, który gościł w Warszawie w latach 70. XX wieku.

W **komunikacyjną podróż** zabieramy Państwa na **Żuławy** i wakacyjną przejażdżkę kolejką wąskotorową z Nowego Dworu Gdańskiego do Prawego Brzegu Wisły i Sztutowa.

Dziękujemy Państwu za sto wspólnych numerów iZTM i zachęcamy do dalszej lektury oraz współtworzenia miesięcznika w ramach rubryki „Komunikacyjne podróże".

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9972

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Komunikacją miejską na Orange Warsaw Festival

3 i 4 czerwca na Torze Wyścigów Konnych na Służewcu odbędzie się Orange Warsaw Festival. Na imprezę dowiezie specjalna linia 300 z Metra Wilanowska, a powrót do Metra Ursynów zapewni linia „DO METRA". W noce z 3 na 4 i z 4 na 5 czerwca metro na pierwszej linii będzie kursowało częściej – co 7-8 minut. Parkingi P+R przy stacjach metra Wilanowska, Ursynów i Stokłosy będą czynne całą dobę.

3 i 4 czerwca Zarząd Transportu Miejskiego uruchomi specjalną linię autobusową 300, którą będzie można dojechać na Orange Warsaw Festival. Autobusy będą kursowały co ok. 10 minut, w godzinach 14.30-21.30 na trasie: METRO WILANOWSKA – al. Wilanowska – Puławska – WYŚCIGI.

Po zakończeniu imprezy, ok. godziny 23.30 zostanie uruchomiona linia „DO METRA", która będzie obsługiwała jednokierunkowo trasę: WYŚCIGI – Puławska – Romera – Surowieckiego – al. KEN – METRO URSYNÓW.

W autobusach linii 300 i „DO METRA" będą obowiązywały bilety ZTM.

Na pierwszej linii metra – w noce z 3 na 4 i z 4 na 5 czerwca – pociągi do godziny 3.15 będą podjeżdżały na stacje co 7-8 minut.

Przystanki autobusowe w zespole przystankowym WYŚCIGI – 3 i 4 czerwca od godziny 14.30 do końca kursowania linii nocnych – będą obowiązywały jako stałe dla wszystkich linii dziennych i nocnych. Dodatkowo dla linii 504 zostanie uruchomiony jako stały przystanek WYŚCIGI 01.

Parkingi P+R Metro Wilanowska, Metro Ursynów i Metro Stokłosy – w noce z 3 na 4 i z 4 na 5 czerwca – będą czynne całą dobę, czyli bez przerwy w godzinach 2.30-4.30. ■



Wgraj e-hologram na pikniku

Zarząd Transportu Miejskiego ułatwi wgrywanie e-hologramu uprawniającego do korzystania ze zniżek w ramach Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka. Będzie to można zrobić na stoisku ZTM, które będzie rozstawiane na piknikach organizowanych przez warszawskie dzielnice w czerwcu, sierpniu i wrześniu.

Hologramy Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka, naklejane na Warszawską Kartę Miejską, stracą ważność wraz z końcem września br. Od 1 października br. zostaną zastąpione tzw. e-hologramem, czyli elektronicznym zapisem na karcie.

Dotychczas e-hologram wgrało ponad 81 tys. osób. Większość pasażerów skorzystała z możliwości wgrania go w biletomacie. Zrobiło tak prawie 50 tys. osób (ponad 61 proc. wszystkich wgranych e-hologramów). E-hologram można wgrać w 605 biletomatach stacjonarnych oraz w 1273 mobilnych. Ponad 28 tys. osób wgrało e-hologram w POP-ach ZTM, a ponad 2,5 tys. osób w dzielnicowych WOM-ach.

Aby ułatwić wgranie e-hologramu osobom, którzy jeszcze tego nie zrobiły, ZTM będzie obecny na letnich piknikach organizowanych przez urzędy. Na stoisku ZTM będzie dostępny mobilny biletomat z funkcją wgrywania e-hologramu. Osoby, które mają papierowy hologram naklejony na WKM, nie będą musiały mieć przy sobie PIT-u, ani zaświadczenia z urzędu skarbowego. Wystarczy, że będą miały kartę miejską. Cała procedura zajmie ok. minuty.

E-hologram będzie można wgrać na piknikach:

- 4 czerwca w Wesołej
- 5 czerwca na Bemowie
- 18 czerwca na Ursynowie i Pradze Południe
- 19 czerwca na Białołęce
- 26 czerwca na Woli
- 27 sierpnia we Włochach
- 10 września w Ursusie i na Bielanach
- 11 września na Targówku i w Wilanowie
- 25 września w Wawrze.

E-hologram będzie można również wgrać na corocznym święcie komunikacji, czyli na Dniach Transportu Publicznego, które odbędą się 17 września na Mokotowie. ■

Informujemy o awariach wind na stacjach metra



Zarząd Transportu Miejskiego od 1 czerwca publikuje na stronie internetowej informacje o awariach wind na stacjach metra. Ułatwia to podróżowanie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich, rodzicom z wózkami dziecięcymi i rowerzystom.

Komunikaty o awariach pojawiają się w zakładce „Z ostatniej chwili" i zawierają informację o miejscu awarii oraz szacowanym czasie unieruchomienia windy. Zamieszczane komunikaty dotyczą awarii mogących potrwać dłużej niż dwie godziny. Informacje są również udostępniane na profilach ZTM na Facebooku i Twitterze.

Ekologiczne parkowanie na Młocinach

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosi w czerwcu przetarg na projekt kolejnego – już piętnastego – parkingu Parkuj i Jedź. Parking P+R Młociny III powstanie przy ulicy Kasprowicza. Zgodnie z planem powinien być gotowy w lutym 2018 roku. Dzięki zastosowaniu rozwiązań przyjaznych środowisku, obiekt ma wyznaczać nowe standardy w podejściu do projektowania i budowania parkingów P+R.

Parking Młociny III stanie się częścią węzła przesiadkowego Młociny. Powstanie między południowym wejściem na stację metra a skrzyżowaniem z ulicą Przy Agorze, w pasie zielonym dzielącym jezdnie ulicy Kasprowicza. Będzie to parking naziemny, jednopoziomowy. Znajdzie się na nim ok. 160 miejsc dla samochodów osobowych i 24 miejsca dla rowerów.

Poza standardowym wyposażeniem, takim jak oświetlenie, monitoring wizyjny, system automatycznego pobierania opłat,





biletomaty oraz system monitorujący stopień zapełnienia parkingu, znajdą się tam ekologiczne rozwiązania, które do tej pory nie były stosowane na parkingach przesiadkowych P+R.

Wśród miejsc przeznaczonych dla jednośladów planowane jest stanowisko do ładowania rowerów elektrycznych. Wśród miejsc parkingowych dla samochodów znajdą się także dwa, na których będzie można ładować samochody elektryczne. Ponadto zostaną zastosowane rozwiązanie redukujące koszty eksploatacji parkingu poprzez zmniejszenie zużycia energii elektrycznej. Chodzi o panele fotowoltaiczne. Wytworzona dzięki nim energia będzie wykorzystywana do oświetlenia parkingu oraz ogrzewania urządzeń technicznych.

ZTM planuje ogłosić przetarg na zaprojektowanie parkingu (wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę) w czerwcu br. Projekt mógłby być gotowy w marcu przyszłego roku. Następnie, w kwietniu 2017 roku mógłby zostać ogłoszony przetarg na budowę obiektu. Zakończenie inwestycji planowane jest na luty 2018 roku.



Sto razy iZTM

Projekt buspasa na Trasie Łazienkowskiej jest już gotowy! Pierwsze autobusy powinny nim przejechać w drugiej połowie września. Buspas powstanie na odcinku od Grójeckiej do Kinowej. Będzie miał ok. 7 km długości i będzie najdłuższy wśród pasów już istniejących. Czas przejazdu autobusu po tej ruchliwej arterii skróci się nawet o kwadrans. Coś tu się nie zgadza?

Wszystko to prawda, tyle że informacja pochodzi z września 2009 roku. Została opublikowana w pierwszym numerze iZTM, czyli sto numerów temu. Czerwcowy iZTM jest setnym numerem naszego miesięcznika, a zarazem wyjątkowym – **bohaterami „Tematu numeru”** nie są osoby zawodowo związane z komunikacją miejską, ale **pasażerowie – Anna Klimek** i **Adam Furmański**.

Pierwszy numer iZTM trafił do czytelników we wrześniu 2009 roku. W niewielkim stopniu, zarówno pod względem wizualnym, jak i zwartości, przypominał obecny miesięcznik. Zamieszczano w nim przede wszystkim krótkie komunikaty o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. W takim kształcie newsletter ukazywał się do kwietnia 2011 roku. Miesiąc później zaczęli Państwo otrzymywać zupełnie nowy miesięcznik – ładniejszy i bardziej rozbudowany. Przede wszystkim pojawił się „Temat numeru”, gdzie staramy się szczegółowo przybliżać „zaplecze” komunikacji. Dotychczas zaprezentowaliśmy m.in. jak powstawał odcinek centralny drugiej linii metra oraz historię budowy pierwszej, zasady konstruowania rozkładów jazdy, pracę nadzoru komunikacji miejskiej, stołeczną komunikację nocną, kontrolerów biletów i wiele więcej...

Dzięki iZTM mogli Państwo także odbyć podroże do przeszłości i dowiedzieć się, jak funkcjonowała komunikacja zbiorowa wiele lat temu. Wielokrotnie zabieraliśmy Państwa również w komunikacyjne podróże w Polsce i na świecie.

W sierpniu 2011 roku iZTM trafił do ponad 3,7 tys. prenumeratorów, cztery lata temu, w maju 2012 roku – do niespełna 6 tys., a w maju br. – już do prawie 10 tys. Dziękujemy Państwu za zainteresowanie, lekturę i ciekawe pomysły na artykuły, którymi się z nami dzielicie. W setnym numerze na łamach „Tematu numeru” gościmy właśnie Państwa – Annę Klimek i Adama Furmańskiego.

Pani Anna na stałe mieszka w Łodzi, ale od kilku lat większość czasu spędza w Warszawie. W dni powszednie opiekuje się wnukiem, a na weekendy wraca do Łodzi. Stołeczną komunikację miejską zna od dawna. *Kiedyś regularnie przyjeżdżałam do rodziny, która do dziś mieszka na Okęciu i Rakowcu. Każda wizyta była pretekstem do wycieczek. Doskonale pamiętam jak jeździłam z kuzynkami „czternastką” do Wilanowa, 175 do centrum i 9 na Pragę* – wspomina.

Pan Adam od kilku lat mieszka w Ząbkach, a pracuje na warszawskim Służewcu. Docenia zmiany jakie zachodzą w stołecznej komunikacji, ale ma też pewne zastrzeżenia: *Największym problemem jest odcinek Ząbki – Dworzec Wileński, to 30-40 minut* (podróży komunikacją miejską – przyp. red.)*!!! A tylko 6 km!*

Zachęcamy do lektury relacji z podróży komunikacją miejską, jakie odbyliśmy z Panią Anną i Panem Adamem.



Łodzianka w Warszawie

Czasem zdarza mi się wsiąść do autobusu i przejechać całą trasę, którą później analizuję na mapie. Jakiś czas temu jechałam 185 i początkowo planowałam wysiąść na placu Wilsona. Miałam jednak dużo czasu, więc postanowiłam, że pojadę dalej, może pójdę na Stare Miasto albo wysiądę z autobusu na wysokości Zamku Ujazdowskiego. Ostatecznie zdecydowałam się jechać do końca – na Ursynów. To długa trasa, której przejechanie w całości zajmuje ponad godzinę. Autobus dojechał do pętli, chcę wysiadać, ale nie mogę. Tak zastały mi się mięśnie i stawy, że nie mogłam się ruszyć... 13 maja, w piątek wybrałyśmy się z **Panią Anną Klimek** we wspólną podróż komunikacją miejską. Na szczęście obyło się bez przykrych niespodzianek.

122 – przystanek OS. RUDA ➡ pl. Wilsona

Piątkowe majowe przedpołudnie w Warszawie – na przystanku OS. RUDA umówiłam się z Panią Anną Klimek. Na stałe mieszka w Łodzi, choć tak naprawdę od kilku lat w Warszawie. W dni powszednie opiekuje się wnukiem, a na weekendy wraca do domu.

Chwilę przed odjazdem autobusu linii 122, którym planowałyśmy podjechać do pl. Wilsona na przystanek dobiega atrakcyjna, energiczna, uśmiechnięta kobieta. – *Dzień dobry. Myślałam, że uda mi się być chwilę wcześniej, to byśmy poszły na 197. On odjeżdża chwilę wcześniej. Niestety – najpierw „utknęłam" w kuchni. Rano pojechałam na bazarek po świeże warzywa i mięso. Chciałam przygotować rosół dla wnuka – z niego taki niejadek... A gdy już wychodziłam z domu zadzwonił telefon z ofertą z banku. Im nie udaje się tak szybko odmówić* – wita mnie Pani Anna.

Na przystanek podjeżdża autobus linii 122. Wsiadamy. Zastanawiam się nad pierwszym pytaniem, ale szybko dochodzę do wniosku, że nie ma co kombinować.

– *Często korzysta Pani z komunikacji miejskiej?* – pytam.

– *Często i od lat! Kiedyś regularnie przyjeżdżałam do rodziny, która do dziś mieszka na Okęciu i Rakowcu. Każda wizyta była pretekstem do wycieczek. Doskonale pamiętam jak jeździłam z kuzynkami „czternastką" do Wilanowa, 175 do centrum i 9 na Pragę. Gdy podróżowałam sama, po dojeździe na miejsce wyjmowałam mapę i spacerowałam po znanych i nieznanych mi ulicach.*

Teraz jest to także mój podstawowy sposób nie tylko przemieszczania się, ale także poznawania miasta – wyjaśnia Pani Anna. – *Z wnukiem do przedszkola i na dodatkowe zajęcia, po zakupy, a także popołudniami, gdy mam czas tylko dla siebie i korzystam z tego, co oferuje miasto.*



Pani Anna regularnie kupuje pieczywo w piekarni na placu Wilsona. Ze sprzedawczyniami rozumie się bez słów...

A w Warszawie mam co robić po godzinach „pracy". Jeżeli chodzi o samą komunikację miejską, oceniam ją bardzo dobrze, choć zdarzają się sytuacje niezbyt przyjemne.

Pani Anna opowiada zdarzenie sprzed kilku miesięcy. Po południu na przystanku OS. RUDA czekała na autobus ze sporą grupą osób. Autobus się spóźniał. – *Nie w tym jednak problem* – zaznacza Pani Anna. – *Ja to wszystko rozumiem – godziny szczytu, korki, pewnych rzeczy się nie przeskoczy* – dodaje.

Autobus w końcu przyjechał i wszyscy wsiedli. Następnym przystankiem na trasie jest TYLŻYCKA, który obowiązuje na żądanie i obsługuje go tylko jedna linia – 122. Pani Anna nie jest pewna, czy spośród czekających na nim pasażerów ktoś zamachał, żeby autobus się zatrzymał, i czy zrobił to odpowiednio wcześnie. Początkowo pojazd przyhamował, tak jakby chciał się zatrzymać, a później gwałtownie przyspieszył i odjechał. Kierowca widział zdenerwowanych oczekujących pasażerów, ale jego wyraz twarzy wyrażał zadowolenie z siebie. W pojeździe pasażerowie byli oburzeni postępowaniem „pana kierownika autobusu". – *Nie wytrzymałam. Gdy wysiadałam na placu Wilsona, podeszłam do niego do kabiny i zapytałam, dlaczego się nie zatrzymał, mimo że ten przystanek obsługiwany jest tylko przez jedną linię* – relacjonuje Pani Anna. – *W odpowiedzi usłyszałam tylko śmiech. Nie rozumiem takiego zachowania. Nie mogłam się powstrzymać i na odchodne rzuciłam mu, że jest „gnojem". Reakcja z jego strony była do przewidzenia – szyderczy śmiech.*

– *Dla równowagi opowiem również o pasażerach, którzy także nie zawsze są święci. Sytuacja wydarzyła się w 303 na początku maja – jadę autobusem z Wolumenu. Na ulicy Żeromskiego wsiada młoda mama z wózkiem z dwójką maleńkich dzieci i starsza ok. 70-letnia kobieta. Pani z wózkiem, mimo zaproszenia przez innego pasażera do ulokowania się z wózkiem obok niego na pomoście, nie chce się głębiej wcisnąć, blokuje przejście. Starsza pani zajmuje niewygodną pozycję w drzwiach. Na następnym przystanku przy Ratuszu Bielany ogromne zamieszanie – awantura pomiędzy młodą kobietą podróżującą z dziećmi a starszą panią i drugą starszą kobietą z dużym bagażem wracającą z bazaru na Wolumenie. Z relacji starszej pani wynikało, że młoda mama już na przystanku była wobec niej niegrzeczna. Wrzaski i niewybredne słownictwo nasiliły się w pojeździe, a ostatecznie starsze osoby usłyszały, że „aby pokazywać się na mieście, to trzeba wyglądać i mieć pieniądze, a ich miejsce jest na Wólce". Od innego pasażera dowiedziałam się, że chodzi o cmentarz na Wólce Węglowej. Od razu zaznaczę, że kobieta z torbami była ubrana czysto, ale skromnie i chyba niemodnie* – opowiada zbulwersowana Pani Anna. – *W końcu wspólnie z innymi pasażerami nie wytrzymaliśmy i zwróciliśmy uwagę młodej kobiecie. Uspokoiła się. To historia o tym, byśmy nie oceniali stereotypowo, po wyglądzie. Prawdopodobnie w pierwszej chwili większość z nas pomyślałaby, że inicjatorką konfliktu była starsza kobieta, bo przecież nie młoda matka z małymi dziećmi...*

– *Wrócę jeszcze na chwilę do kierowców komunikacji miejskiej. Nie chcę, aby wyglądało to tak, że mam tylko złe doświadczenia. Zdecydowana większość to uprzejmi i pomocni ludzie. Często linię 122 obsługują ci sami kierowcy. Jeden z panów ma śmieszne emblematy z rysunkami, np. „Uśmiechnij się", „Dzień dobry" itp. Stwarza tym miłą atmosferę* – opowiada Pani Anna. – *Bardzo mi się podoba, że kierowcy pomagają osobom niepełnosprawnym. Widzę, że jak zachodzi taka potrzeba, to prowadzący wychodzą z kabiny, aby uruchomić platformę dla wózków inwalidzkich, pomagają wejść do środka i opuścić pojazd na przystanku* – dodaje.



Pani Anna często przesiada się na placu Wilsona i chętnie korzysta z metra



Bazar Wolumen. „Lubię takie miejsca z wielu powodów. Pierwszy jest sentymentalny – urodziłam się i wychowałam w Łodzi niedaleko Bałuckiego Rynku” – wyjaśnia Pani Anna

M1 – stacja PLAC WILSONA ➡ stacja WAWRZYSZEW

Dojeżdżamy do placu Wilsona. Przerywamy rozważania o kulturalnych i niekulturalnych kierowcach, ponieważ musimy przesiąść się do metra. Po drodze Pani Anna wchodzi jeszcze do piekarni. Podchodzi do kasy, a sprzedawczyni pyta tajemniczo: – *Jeden czy dwa?* – *Dziś jeden* – odpowiada Pani Anna i chowa do torby rogalika.

– *To dla wnuka* – wyjaśnia Pani Anna. – *Gdy wychodzimy z przedszkola długa droga jeszcze przed nami – plac zabaw, dodatkowe zajęcia albo spacer. Bardzo lubię tę piekarnię i regularnie w niej kupuję, więc sprzedawczynie mnie znają. Nawet jak jest kolejka, pada tylko pytanie: „Jeden czy dwa”, szybko podają mi rogalika, w międzyczasie nabijają transakcję na kasę, a ja biegnę do następnego autobusu.*

Zaopatrzone w rogalika kierujemy się na stację metra. Pani Anna zatrzymuje się przed wejściem. – *No widzi pani! Ze mną tak jest, że gdzie się nie ruszę od razu przypomina mi się jakaś historia związana z danym miejscem. Na placu Wilsona byłam świadkiem strasznego wydarzenia. W zeszłym roku, 7 lipca, zięć podwoził nas z wnukiem do lekarza. Dojeżdżaliśmy do placu Wilsona, gdy zobaczyłam, że przed wejściem na stację stoi mężczyzna – bez koszuli i butów, tylko w spodniach od piżamy. Zatrzymaliśmy się na światłach, a on w tym czasie rzucił się na kobietę wchodzącą na stację i zaczął ją dusić. Zięć wyskoczył z samochodu i starał się odciągnąć napastnika. Nie dawał rady.*

– *A wie pani, co było najsmutniejsze?* – pyta Pani Anna i od razu odpowiada. – *To, że nikt nie pomógł. Dopiero jakiś chłopak przejeżdżał na rowerze, rzucił go na chodnik i zaczął pomagać zięciowi obezwładniać mężczyznę. We dwóch jakoś udało im się odciągnąć napastnika. Jeszcze chwila i kobieta by nie żyła. Prawdopodobnie był to zbiegły pacjent ze szpitala psychiatrycznego i swoją ofiarę kojarzył z jakąś Ewą, bo jej imię powtarzał.*

Schodzimy na perony metra. Naszym celem jest stacja WAWRZYSZEW, a dokładnie bazar Wolumen.

– *Dziś nie planuję konkretnych zakupów. Chciałam tylko obejrzeć sukienki. Zostałam zaproszona na dwa wesela – potrzebuję więc nowej garderoby*. – Śmieje się Pani Anna.

W metrze luźno – szczyt poranny już za nami, a popołudniowy jeszcze się nie zaczął. Kilka minut i dojeżdżamy na Wolumen. Duża przestrzeń zastawiona ciasno stoiskami ze wszystkim – od artykułów spożywczych zaczynając, przez odzież na meblach kończąc. – *Lubię takie miejsca co najmniej z dwóch powodów* – mówi Pani Anna. – *Pierwszy jest sentymentalny – urodziłam się i wychowałam w Łodzi niedaleko Bałuckiego Rynku. Poza tym, to są miejsca, gdzie można kupić wszystko, porozmawiać z producentami, a co ważne – jest taniej niż w sklepach. Doskonale wiem, na którym stoisku mają najlepsze warzywa i owoce, jajka czy miód, a gdzie wyśmienite śledzie i ogórki kiszone.*

Chodzimy między stoiskami, a Pani Anna pokazuje swoje sprawdzone miejsca. Największy tłok panuje przy samochodzie, z którego sprzedawana jest niedroga żywność, wędliny z kończącym się terminem ważności itp. – *Tak jest za każdym razem, gdy tu jestem. To pokazuje, jak biednie się nam żyje. Prawda jest taka, że wielu osób nie stać, aby pójść do zwykłego sklepu i kupić mięso lub wędlinę. Czekają na stoisko na Wolumenie, bo tu za kilka złotych można kupić kilogram kiełbasy. Często obserwuję, jak radzą sobie kobiety – kupują paczkę kiełbasy, główkę kapusty, koper i już wiem*



Największą popularnością na Wolumenie cieszy się stoisko z żywnością z krótkim terminem ważności. „To pokazuje, jak biednie się nam żyje. Prawda jest taka, że wielu osób nie stać, aby pójść do zwykłego sklepu i kupić mięso lub wędlinę. Czekają na stoisko na Wolumenie, bo tu za kilka złotych można kupić kilogram kiełbasy” – opowiada Pani Anna

co planują na obiad. Niewielkim kosztem można ugotować duży garnek kapusty z kiełbaską w pomidorach – Pani Anna dzieli się swoimi spostrzeżeniami.

303 – przystanek METRO WAWRZYSZEW ➡ ulica Elbląska

Zbliża się 13, więc opuszczamy bazar i idziemy na przystanek 303 w kierunku placu Wilsona. Pani Anna od poniedziałku do piątku odbiera wnuka z przedszkola. Przez pierwsze cztery dni od razu z przedszkola biegną na dodatkowe zajęcia. Piątek jest swobodniejszy, ponieważ po przedszkolu jest czas tylko na przyjemności – plac zabaw, lody, spacery np. po Lesie Bielańskim…

Chłopiec chodzi do przedszkola z oddziałem integracyjnym przy ulicy Elbląskiej. – *To wyjątkowe miejsce, w którym dzieci bardzo się rozwijają i nabywają nowe umiejętności. Wychowawczynie są bardzo oddane dzieciom. Pamiętam, gdy kiedyś czegoś zapomniałam i wróciłam się, a dzieci już leżakowały, zasypiały lub próbowały zasnąć. Patrzę, a wychowawczynie siedzą na stołeczkach między łóżeczkami i w zależności od potrzeb – głaszczą czółka, trzymają dzieci za rączki, uspokajają. Miałam gulę w gardle i łzy w oczach* – wspomina wzruszona Pani Anna.

Wysiadamy na przystanku WŁOŚCIAŃSKA i po krótkim spacerze jesteśmy w przedszkolu. Pani Anna zagląda do sali i od razu wybiega z niej wnuczek. Zmiana butów, zabrania rowerka ze stojaka na dziedzińcu przedszkola i wracamy na przystanek.

303 – przystanek WŁOŚCIAŃSKA ➡ plac Wilsona

Na dworze piękna, słoneczna pogoda, więc babcia z wnukiem podjęli decyzję, że jedziemy na plac zabaw na placu Wilsona.

Wsiadamy do autobusu linii 303. Chłopiec zajada się wcześniej kupionym rogalikiem, a ja pytam Panią Annę, jak spędza popołudnia, gdy opiekę nad małym przejmują rodzice. – *Sprawdzam, jak działa komunikacja miejska* – *żartuje Pani Anna.* – *Ale rzeczywiście czasem zdarza mi się wsiąść do autobusu i przejechać całą trasę, którą później analizuję na mapie. Jakiś czas temu jechałam 185 i początkowo planowałam wysiąść na placu Wilsona. Miałam jednak dużo czasu, więc postanowiłam, że pojadę dalej, może pójdę na Stare Miasto albo wysiądę z autobusu na wysokości Zamku Ujazdowskiego. Ostatecznie zdecydowałam się jechać do końca – na Ursynów. To długa trasa, której przejechanie w całości zajmuje ponad godzinę. Autobus dojechał do pętli, chcę wysiadać, ale nie mogę. Tak zastały mi się mięśnie i stawy, że nie mogłam się ruszyć. Od razu pomyślałam o prowadzących pojazdy – jak oni dają radę, co najmniej osiem godzin za kierownicą z krótkimi przerwami na pę-*



303 podjeżdża na przystanek METRO WAWRZYSZEW. Kolejny cel podróży to przedszkole przy ulicy Elbląskiej, z którego Pani Anna codziennie odbiera wnuka

tlach... Powoli, powoli i na szczęście w końcu udało mi się wysiąść z autobusu. – Śmieje się Pani Anna.

Pani Anna bardzo aktywnie spędza popołudnia. Regularnie we wtorki odwiedza m.in. Centrum Kultury przy ulicy Łowickiej 21, gdzie odbywają się spotkania Klubu Klasy Kobiet. – *To inicjatywa, która wyciąga z domu kobiety 45 plus. To nie tylko rozmowy w przyjaznym gronie, ale także możliwość uczestniczenia w ciekawych wykładach, wspólne wyjścia do teatru, wyjazdy na ciekawe wycieczki oraz zdobywanie nowych umiejętności* – wyjaśnia Pani Anna.

Klub prowadzi także Uniwersytet Drugiego Wieku wypełniający lukę pomiędzy uniwersytetami pierwszego i trzeciego wieku. Mogą z niego korzystać osoby 45 plus, a ideę najlepiej oddaje hasło przewodnie – „Nie starzeje się, kto się uczy".

Plac Wilsona – plac zabaw dla dzieci

Wysiadamy na placu Wilsona i idziemy na plac zabaw. Chłopiec „porzuca" rowerek i od razu biegnie na huśtawki, zjeżdżalnie, karuzele...

Siadamy z Panią Anną na ławce. – *Na koniec chciałabym zwrócić uwagę na jeszcze jeden problem, który może nie dotyczy bezpośrednio komunikacji miejskiej, ale niestety nagminnie w niej występuje. Chodzi mi o brak empatii* – wyjaśnia Pani Anna. – *Przed przejściem na emeryturę pracowałam z osobami niepełnosprawnymi. Nie mogę więc nie poruszyć tematu stosunku współpasażerów do osób chorych, niepełnosprawnych, starszych, słabszych, czy kobiet w ciąży. Nie raz wsiadam do pojazdu, wszystkie siedzące miejsca zajęte, a kobieta w zaawansowanej ciąży stoi. Kiedyś ludzie patrzyli w okna, a dziś w telefony komórkowe. Nie ma chętnych do ustąpienia miejsca. Dziś wszyscy są zmęczeni.*



Plac zabaw przy placu Wilsona i mnóstwo atrakcji dla dzieci – zjeżdżalnie, huśtawki, karuzele...



Krótka podróż z przedszkola na plac zabaw na placu Wilsona autobusem linii 303

Pani Anna wspomina także o podróży np. z autystycznym dzieckiem. Często jest tak, że rodzic lub opiekun nie jest w stanie nad nim zapanować. Dzieci z autyzmem są nadwrażliwe na wiele czynników zewnętrznych, np. na dźwięki. To, co dla zdrowych osób jest normalne, na co nie mają potrzeby negatywnie zareagować dla autystycznego dziecka jest nie do wytrzymania. Dodatkowo ono czasem nie może lub nie potrafi wyrazić tego słowami, więc płacze, piszczy lub krzyczy. – *Opiekunowi nie są potrzebne dodatkowe komentarze o „niewychowanym bachorze" lub „zachęcenia" do opuszczenia pojazdu* – apeluje Pani Anna. – *To, że czasem prosi się o ustąpienie miejsca też nie wynika z wygodnictwa, tylko z tego, że dziecko boi się stanąć w pojeździe na własnych nogach. Chce być trzymane na rękach, a w przypadku trzy-, czterolatka to nie jest takie proste* – dodaje Pani Anna.

Chwilę przed godziną 15 żegnam się z Panią Anną i jej wnukiem. – *My tu jeszcze trochę zostaniemy. Jest tyle atrakcji, że jak już przyjdziemy, trudno wyciągnąć małego do domu, bo stara się skorzystać z jak największej liczby wyczynowych urządzeń: drabinek, huśtawek, zjeżdżalni, tuneli, karuzeli* – wyjaśnia Pani Anna.

Powrotną podróż do domu zapewni linia 122.

tekst: Magdalena Potocka



Z Ząbek do „Mordoru” w godzinę 10 minut z czterema przesiadkami

Pan Adam Furmański mieszka w Ząbkach, a pracuje w stołecznym „Mordorze”. Podróż w jedną stronę zajmuje mu od godziny 10 minut do półtorej godziny. W drodze na Służewiec przesiada się cztery razy. Według Pana Adama najtrudniejszy i najbardziej czasochłonny jest odcinek z Ząbek do Dworca Wileńskiego w Warszawie. 10 maja wspólnie pokonaliśmy trasę Ząbki – „Mordor”.

199 – Ząbki, przystanek SIKORSKIEGO ➡ Warszawa, przystanek MŁODZIEŃCZA

Tuż przed 7 spotykamy się z Panem Adamem z Ząbkach na przystanku SIKORSKIEGO w kierunku ulicy Radzymińskiej. O 7 na przystanek podjeżdża autobus linii 199. SIKORSKIEGO to trzeci przystanek w Ząbkach, ale autobus jest już szczelnie wypełniony. Z dużym prawdopodobieństwem zdecydowana większość pasażerów wsiadła na dwóch wcześniejszych ząbkowskich przystankach. Na następnym dosiadają się kolejne osoby, choć na pierwszy rzut oka wydaje się, że nikt się już nie zmieści.

– *Tak jest codziennie?* – pytam Pana Adama.
– *Tak. Trochę lepiej jest latem, gdy dzieci i młodzież mają wakacyjną przerwę w szkołach* – odpowiada.

Pan Adam od kilku lat mieszka w Ząbkach, a od niedawna pięć dni w tygodniu pokonuje trasę Ząbki – Służewiec.

– *Rozważałem i próbowałem różnych opcji dojazdu, ale ostatecznie 199 z przesiadką na Radzymińskiej, dwie linie metra i tramwaj są chyba najlepszym rozwiązaniem* – wyjaśnia. *Samochód odpadł na samym początku – czasowo wychodziłoby podobnie lub dłużej. Rzadko zdarza mi się jednak z niego korzystać i wiem z czym się wiąże wyjazd autem ze Służewca w godzinach popołudniowego szczytu. Traci się mnóstwo czasu* – dodaje.

– *Próbował Pan korzystać z pociągów Kolei Mazowieckich? Do Dworca Wileńskiego jedzie się tylko 7 minut* – dopytuję.

– *Czasami wybieram pociąg, ale czasowo nic nie zyskuję, ponieważ muszę jeszcze dostać się na stację. Jest jednak poważniejszy problem – tłok w pociągach KM. Kilkukrotnie w godzinach porannego szczytu musiałem przepuszczać pociągi, ponieważ nie udawało mi się do nich wsiąść. A skoro już jesteśmy przy pociągach zastanawiam się, czy jest możliwość objęcia Ząbek pierwszą strefą „Wspólnego biletu”, jak to było kiedyś?*

Odpowiada kierownik Działu Transportu Aglomeracyjnego ZTM Marek Chmurski

Zacznijmy od najważniejszej informacji, która bardzo często nie jest znana mieszkańcom podwarszawskich miejscowości, którzy korzystają z komunikacji zbiorowej uruchamianej na ich terenie przez Zarząd Transportu Miejskiego. Komunikacja miejska, organizowana przez ZTM poza granicami Warszawy, odbywa się na podstawie porozumień międzygminnych, które regulują kształt oferty przewozowej oraz odpłatności. Oferta przewozowa jest także uwarunkowana możliwościami finansowymi Warszawy, a przede wszystkim danego samorządu.

Podstawowym środkiem transportu zapewniającym połączenie Ząbek z Warszawą są pociągi Kolei Mazowieckich. Jak Pan zauważył, obecnie rzeczywiście występują utrudnienia na linii wołomińskiej, które są związane z pracami modernizacyjnymi prowadzonymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe. Nie oznacza to jednak, że taka sytuacja powinna być docelowym standardem. Obsługa Ząbek liniami autobusowymi ma charakter uzupełniający układ kolejowy i nie powinna go dublować.

Obecnie Ząbki nie znajdują się w pierwszej strefie biletowej „Wspólnego biletu" zgodnie z decyzją miasta Ząbki. Temat był ponownie analizowany w trakcie negocjacji związanych z reaktywacją oferty „Wspólny bilet" na linii wołomińskiej, ale ostatecznie Ząbki nie zaakceptowały propozycji współpracy. Powodem były m.in. odmienne poglądy na system taryfowy i zasady rozliczeń oferty.



Podstawowym środkiem transportu łączącym Ząbki z Warszawą są pociągi Kolei Mazowieckich

Pana Adama nurtuje także czas, jaki musi poświęcać na przejazd odcinka Ząbki – Dworzec Wileński: *To 30-40 minut! A tylko 6 km! Zastanawiałem się nad kilkoma wariantami usprawnienia komunikacji na tym odcinku...*

– Czy można przedłużyć trasę 199 np. do Dworca Wileńskiego? – pyta Pan Adam.

Odpowiada kierownik Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego ZTM Dobiesław Kadlof

Główną przeszkodą techniczną jest brak miejsca w sąsiedztwie Dworca Wileńskiego, na którym autobusy mogłyby zaczynać i kończyć kursy oraz czekać na kolejne. Obecnie trasa linii 199 jest tak zaplanowana, aby pasażerowie mogli wygodnie (na tym samym przystanku) przesiąść się na ulicy Radzymińskiej do często kursujących autobusów innych linii jadących w kierunku Dworca Wileńskiego.

– Czy w Rembertowie linia 199 mogłaby dojeżdżać do przystanku kolejowego?

Odpowiada kierownik Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego ZTM Dobiesław Kadlof

Gdybyśmy chcieli zmienić trasę linii 199 w Rembertowie, aby podjeżdżała do przystanku kolejowego musielibyśmy skierować autobusy al. gen. Chruściela z „zawrotką" przy skrzyżowaniu z ulicą Cyrulików lub al. gen. Chruściela, a następnie ulicą Cyrulików do pętli REMBERTÓW-KOLONIA.

Pierwszy wariant nie jest możliwy ze względów technicznych – geometria skrzyżowania al. Chruściela z ulicą Cyrulików nie pozwala na bezpieczne zawracanie 12-metrowych autobusów.

Wprowadzenie drugiego wariantu skutkowałoby likwidacją jedynego połączenia ulicy Paderewskiego i Ząbek z północną częścią al. gen. Chruściela, a tym samym z Akademią Obrony Narodowej. Jednocześnie linia 199 byłaby narażona na dodatkowe opóźnienia związane z korkami tworzącymi w al. gen. Chruściela w związku z często zamykanym przejazdem kolejowym.

Bezpośrednie połączenie Starego Rembertowa z przystankiem kolejowym zapewnia linia 153, do której można się wygodnie przesiąść ze 199 na ulicy Paderewskiego. Bezpośrednio z Ząbek do przystanku kolejowego Warszawa Rembertów można także dojechać linią „Ząbki-2" uruchamianą przez miasto Ząbki. Jest to linia bezpłatna m.in. dla mieszkańców Ząbek zameldowanych w mieście na pobyt stały, które rozliczyły podatek za poprzedni rok w Urzędzie Skarbowym w Wołominie i wskazały Ząbki jako miejsce zamieszkania.

– Czy linię 199 mogłyby obsługiwać dłuższe autobusy?

Odpowiada kierownik Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego ZTM Dobiesław Kadlof

Przyczyna braku długich wozów na linii 199 jest prozaiczna – autobusy dłuższe niż 12-metrowe nie mieszczą się na ząbkowskich ulicach obsługiwanych przez 199. Jest to związane z niewystarczającą szerokością ulic i wielkością skrzyżowań.

E-7 – Warszawa, przystanek MŁODZIEŃCZA ➡ Dworzec Wileński

Podjeżdżamy na przystanek MŁODZIEŃCZA, na którym wysiadają prawie wszyscy pasażerowie 199. Chwilę później na przystanek podjeżdża autobus linii 190. W pierwszym odruchu wszyscy chcą wsiadać, aby dojechać do Dworca Wileńskiego. Chwila zawahania i większość rezygnuje, ponieważ za 190 zatrzymało się E-7. Tak jak pozostałe osoby, Pan Adam wybiera E-7, które zapewnia zdecydowanie szybszą podróż, ponieważ do Dworca Wileńskiego nie zatrzymuje się na żadnym przystanku.



Pasażerowie 199 wysiedli na przystanku MŁODZIEŃCZA i czekają na autobus jadący w kierunku Dworca Wileńskiego

W środku ciasno, ale nie na tyle, aby nie można było porozmawiać.

– Panie Adamie, co jeszcze, oprócz połączenia Ząbki – Warszawa, należy Pańskim zdaniem poprawić w stołecznej komunikacji miejskiej? – pytam.

– Ja już ponarzekałem. – Śmieje się Pan Adam. – Poza tym mogę śmiało stwierdzić, że komunikacja jest coraz lepsza. Mam 45 lat, korzystam z komunikacji od dziecka i zmiany są ogromne – metro, nowy tabor, „Wspólny bilet"... Sam zachęcam znajomych i rodzinę do przesiadki z samochodu do komunikacji zbiorowej. Po pożarze mostu Łazienkowskiego



Autobus linii E-7 po odjeździe z przystanku MŁODZIEŃCZA

chciałem przekonać do pociągów siostrę i szwagra, którzy mieszkają w Wesołej. Siostra była nieugięta, ale szwagier spróbował i do tej pory korzysta z pociągów. Chwali sobie to rozwiązanie i mówi, że wreszcie znalazł czas na czytanie. Nie musi prowadzić samochodu, ma więc więcej czasu na odpoczynek i lekturę.

M2 – stacja DWORZEC WILEŃSKI ➡ M1 – stacja ŚWIĘTOKRZYSKA

Wysiadamy z E-7 na placu Wileńskim i tłumnie udajemy się do metra.

– W metrze zaczyna się cywilizacja – żartuje Pan Adam. – Druga linia metra bardzo usprawniła połączenie prawo- i lewobrzeżnej Warszawy. To także wysoki standard podróży – czysto i szybko – wyjaśnia.

Schodzimy do przejścia podziemnego i natrafiamy na tłum ludzi idących od strony dworca kolejowego. To oznacza, że



Wysiadka przy Dworcu Wileńskim i szybka przesiadka do metra



Stacja metra DWORZEC WILEŃSKI w godzinach porannego szczytu. Duża liczba osób wchodzących na stację świadczy o tym, że chwilę wcześniej przyjechał pociąg KM z Wołomina lub Tłuszcza

przed chwilą przyjechał pociąg z Wołomina lub Tłuszcza. Na stacji metra tłum się rozmywa – wszyscy wsiadają do stojącego na stacji pociągu, a i tak zostaje jeszcze sporo wolnych miejsc.

– *Obecnie, gdy mamy tylko centralny odcinek metra, przy Dworcu Wileńskim nie ma jeszcze tłoku w pociągach. Ale to się pewnie zmieni, gdy metro dojedzie na Targówek* – zauważa Pan Adam.

M1/M2 – stacja ŚWIĘTOKRZYSKA ➡ M1 – stacja WIERZBNO

Kilka minut i jesteśmy na stacji ŚWIĘTOKRZYSKA. Szybkie przejście na pierwszą linię metra i przesiadka do pociągu jadącego w kierunku Kabat. Sam środek porannego szczytu komunikacyjnego – w środku tłoczno, ale jednocześnie bardzo cicho – większość osób czyta gazetę lub coś przegląda w telefonach komórkowych. Pociąg szybko dojeżdża do stacji WIERZBNO i z większością współpasażerów kierujemy się na przystanek tramwajowy.

31 – przystanek METRO WIERZBNO ➡ przystanek POSTĘPU

Wychodzimy na przystanek i od razu podjeżdża 31. – *To jest doskonałe rozwiązanie. Czasem koledzy z pracy narzekają na tłok w 31, ale ja nie dostrzegam tu problemu. Owszem bywa tłoczno, ale tramwaje kursują tak często, że jeżeli widzę, że trudno mi będzie wsiąść – odpuszczam. Wiem, że za chwilę będzie kolejny* – opowiada Pan Adam.

W środku wszystkie miejsca siedzące zajęte, kilkanaście osób stoi. Ostatnia prosta – pytam Pana Adama o pracę w „Mordorze”. Czy rzeczywiście jest tak trudno, jak to opisują byli pracownicy korporacji? – *Komunikacyjnie bywa trudno.* – Śmieje się Pan Adam. – *Mam jednak na myśli przede wszystkim ruch indywidualny – brak miejsc parkingowych i mnóstwo czasu straconego w korkach rano i po południu. Jeżeli chodzi o samo miejsce, moim zdaniem jest jak każde inne. Wszystko zależy od ludzi, z którymi przyjdzie nam współpracować. Jeżeli trafimy na rozsądne i przyjazne osoby, nie ma żadnego znaczenia, czy pracujemy na Służewcu, czy dajmy na to – w Śródmieściu* – tłumaczy.



Przystanek POSTĘPU – tramwaje kursujące ulicą Marynarską cieszą się dużą popularnością w godzinach porannego i popołudniowego szczytu

Przystanek POSTĘPU

Dochodzi 8.10 – wysiadamy na przystanku POSTĘPU. Podróż zajęła nam godzinę i 10 minut. – *To bardzo dobry czas – zazwyczaj jadę 10-15 minut dłużej. Trafiliśmy na szybkie przesiadki, a kilka minut zyskaliśmy dzięki E-7* – podsumowuje Pan Adam. Pozostało tylko przejść przez pasy i jesteśmy pod biurowcem, w którym pracuje Pan Adam.

– *W tym miejscu pracuję od niedawna. Jestem analitykiem i tak naprawdę moja codzienna obecność w firmie nie jest niezbędna. Początkowo nie negocjowałem pracy zdalnej, ale doświadczenie pokazało, że zbyt dużo czasu tracę na dojazdy. Obecnie negocjuję możliwość pracy z domu, przynajmniej trzy razy w tygodniu. Prawie trzy godziny, które poświęcam na podróż mogę przeznaczyć na prace, tyle że z domu* – mówi na pożegnanie Adam Furmański. ■

tekst: Magdalena Potocka

Na prośbę Pana Adama Furmańskiego uwag dotyczące organizacji komunikacji zbiorowej w Ząbkach zostały przekazane do Urzędu Miasta Ząbki.

Historia pewnego „francuza"

Kanciaste z trapezowymi oknami – tak najkrócej można opisać autobusy na licencji francuskiego Berlieta, które w połowie lat 70. ubiegłego wieku wpisały się w krajobraz Warszawy.

Wróćmy do początku lat 70. XX wieku. Na ulicach dominują Warszawy i Syreny, a pasażerów komunikacji miejskiej wożą ciasne jelcze „ogórki". Aby zaradzić codziennym niedogodnościom, ówczesne władze centralne postanowiły poszukać pojazdu mogącego godnie zastąpić autobus miejski typu 272 Mex. Nowe pojazdy miały cechować się przestronnym wnętrzem oraz nowoczesnymi rozwiązaniami. Uznano, że najlepszym miejscem do przeprowadzenia testów będą stołeczne Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Od tego momentu ówczesna zajezdnia przy ulicy Inflanckiej gościła przeróżne konstrukcje.

fot. L. Peczyński



Warszawskie MZK testowały trzy takie autobusy w 1970 roku

Liniowa egzotyka

Jako pierwsze testowano trzy czechosłowackie Karosy SM11. Były to trzydrzwiowe autobusy o długości 11 metrów. Cechą charakterystyczną ich wyglądu było zastosowanie takiej samej ściany przedniej i tylnej. Kolejnym pojazdem był węgierski Ikarus 242. Wyglądem zbliżony do modelu 260, jednak z obniżoną podłogą i silnikiem zamontowanym w tylnej części. Swoich sił próbowali również producenci z Włoch, Japonii, Hiszpanii, Niemiec, Danii oraz Francji. To właśnie francuski Berliet z modelem PR100 został najlepiej przyjęty przez MZK i w 1972 roku Jelczańskie Zakłady Samochodowe podpisały umowę licencyjną na jego produkcję.

Ich konstrukcja znacznie różniła się od popularnych „ogórków". Przede wszystkim nadwozie nie było osadzone na podwoziu ciężarówki, tylko stanowiło całościową konstrukcję autobusu. Rozwiązanie to, wraz z montażem silnika z tyłu pojazdu, pozwoliło obniżyć poziom podłogi. Po otwarciu dwojga szerokich drzwi,

Jeden z pierwszych berlietów wyprodukowanych na francuskiej licencji



fot. „Stolica" nr 12/1973



fot. archiwum MZA

Jeden ze 170 warszawskich Berlietów PR110

wsiadający pasażerowie musieli pokonać tylko jeden stopień. Autobus zabierał na pokład do 97 osób, w tym 29 na miejscach siedzących. Kierowcy prowadzący te autobusy początkowo mieli do dyspozycji półautomatyczną skrzynię biegów, jednak z powodu częstych awarii zaczęto z czasem montować wersję manualną.

Nowe „polskie" autobusy

Pierwsze autobusy były montowane niemal wyłącznie z podzespołów dostarczanych z Francji. W miarę upływu czasu zwiększano udział polskich elementów, co odbiło się na końcowej jakości pojazdów.

Pierwszych pięć „francuzów" trafiło 8 stycznia 1973 roku do zajezdni przy ulicy Chełmskiej. Od samego początku zostały skierowane do obsługi pospiesznej linii A. Do końca roku zajezdnia miała do dyspozycji 170 pojazdów. Zachwyt nimi szybko minął, a wozy budziły wiele zastrzeżeń. Okazały się zbyt delikatne na polskie warunki eksploatacyjne i często wracały z trasy przy pomocy pogotowia technicznego. Ich naprawy bywały długotrwałe i pracochłonne. Dodatkowo okazały się nieekonomiczne i w ruchu liniowym spalały więcej paliwa niż „ogórki".

Narzekali na nie również mieszkańcy. Autobusy były tak głośne, że dyrekcja MZK zdecydowała o przeprowadzeniu modernizacji polegającej na zmianie kształtu rury wydechowej i zastosowaniu dodatkowych tłumików. Jednocześnie wozy niezmodernizowane kierowane były na służby, które kończyły pracę po godzinie 21.

Dłuższy, cichszy, lepszy

Eksploatacja modelu PR100 w warszawskich warunkach okazała się porażką. Na szczęście umowa licencyjna zawierała zapis o opracowaniu nowszego modelu, który miał się stać typowym autobusem miejskim w całym kraju. Owocem prac był wybudowany we Francji w 1974 roku prototyp modelu PR110. Przed

fot. redakcja gazety „Trasy"



Jeden z pierwszych 15 autobusów PR110 zmontowanych w Polsce



fot. „Trasy" nr 3/1974

Francuski prototyp autobusu Berliet PR110

rozpoczęciem seryjnej produkcji autobus testowano w wielu polskich miastach.

Pod koniec 1975 roku zakłady w Jelczu opuściło 15 prototypowych autobusów. Po pięć sztuk testowano w Katowicach, Wrocławiu i Warszawie, gdzie stacjonowały w zajezdni przy ulicy Redutowej. Można było je spotkać przede wszystkim na liniach 122, 155 i 159.

W porównaniu do poprzednika, nowy model był o niemal metr dłuższy i posiadał troje drzwi. Jednocześnie mogło nim podróżować 109 pasażerów, w tym 35 na siedząco. Zniknął również problem zbyt dużego hałasu, bowiem seryjne autobusy wyposażono w wyprodukowany w Mielcu silnik na licencji Leylanda.

Pierwsze warszawskie sztuki modelu PR110U dostarczono w grudniu 1976 roku. Szybko okazało się, że nowe autobusy są nie mniej awaryjne. Najczęstszym problemem była pękająca konstrukcja w tylnej części pojazdu. W 1978 roku producentowi udało się rozwiązać problem słabych elementów podwozia, a w latach 1979-1980 na naprawę do Jelcza trafiło 300 najstarszych egzemplarzy.

Seryjny Jelcz PR110U wyprodukowany w Jelczu



fot. materiały reklamowe Jelczańskich Zakładów Samochodowych.

Gwoździem do trumny tego modelu stała się pogarszająca się kondycja krajowej gospodarki. Brakowało części zamiennych, więc na początku lat 80. ubiegłego wieku zajezdnie były pełne odstawionych autobusów, które z biegiem czasu rozbierano na części. Podobne problemy miała również jelczańska fabryka, która nie była w stanie sprostać oczekiwaniom miejskich przedsiębiorstw. Z planowanych pięciu tys. autobusów rocznie udawało się wyprodukować zaledwie kilkaset sztuk.

fot. L. Peczyński



Autobusy zachowane przez warszawski KMKM

Początek końca

Wobec braku części i odstawiania coraz większej części taboru konieczne było znalezienie następcy jelczy. Wybór padł na węgierskiego Ikarusa, którego autobusy serii 200 cechowały się prostą i wytrzymałą konstrukcją. Pierwsze pojawiły się w Warszawie w grudniu 1978 roku. Dzięki nim, już w 1983 roku MZK ostatecznie pożegnały jelcze „ogórki" oraz modele PR100. Na ostateczne pożegnanie berlietów trzeba było poczekać jeszcze cztery lata. W 1987 roku wycofane zostały ostatnie egzemplarze modelu PR110, a na stołecznych ulicach kursowały wyłącznie ikarusy.

Podczas czternastoletniej przygody Warszawy z berlietami pasażerów woziły łącznie 832 sztuki modelu PR100 oraz 821 sztuki PR110U.

W późniejszych latach przez stołecznego przewoźnika przewinęły się jeszcze 24 trolejbusy zbudowane w oparciu o model PR110 oraz 70 autobusów serii 120M, które były bezpośrednim następcą „peerek".



fot. L. Peczyński

Historyczny Jelcz 120MM/1 zasila dziś zbiory autobusów zabytkowych KMKM

Pamiątki minionej epoki

Pasjonatów komunikacyjnych z pewnością ucieszy informacja o możliwości spotkania tej legendy warszawskich ulic. Dzięki staraniom Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie udało się zachować i odtworzyć kawałek historii komunikacji.

Pasjonaci posiadają w swoich zbiorach takie autobusy jak Berliet PR110Mi oraz Jelcz PR110M. Pierwszy z nich został wyprodukowany w 1980 roku i pochodzi z francuskiego Orleanu, skąd do Polski trafił z trzydziestoma innymi pojazdami. Klub odkupił pojazd od PKS w Krakowie i przy pomocy sponsorów przywrócił mu blask, stylizując na pojazdy produkowane w Jelczu. Drugi autobus to pochodzący z 1991 model PR110M będący bezpośrednim następcą wersji kursującej w MZK. Klubowicze od kilku lat starają się upodobnić pojazd do tych eksploatowanych w Warszawie. W zbiorach klubu znajduje się również ostatni liniowy Jelcz 120MM/1.

Wszystkie trzy autobusy uczestniczyły w połowie maja w 11. Zlocie Zabytkowych Autobusów oraz związanej z nim paradzie ulicami miasta. Niejednokrotnie prezentowane są również podczas innych wydarzeń, jak coroczne Dni Transportu Publicznego czy zloty. ■

tekst: Leszek Peczyński

Tekst opracowano na podstawie:

- *J. Dąbrowski, D. Nalazek, M. Stiasny – „Warszawskie autobusy i trolejbusy", Betezda, Warszawa 2005*
- *strona internetowa Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie – www.kmkm.waw.pl*

Jednocześnie dziękujemy za pomoc w przygotowaniu materiału Włodzimierzowi Winkowi oraz Miejskim Zakładom Autobusowym Sp. z o.o.



Od transportu buraków do Jantar Expressu



fot. M. Beister

Koleją wąskotorową po Żuławach i Mierzei Wiślanej (część II)

Po upadku Gdańskich Kolei Dojazdowych i likwidacji jej majątku mieszkańcy Żuław musieli pogodzić się z faktem, że w ich okolicy nie pojawi się więcej żaden pociąg wąskotorowy. Na liniach dawnej GKD nie pozostał żaden sprawny pojazd kolejowy, a puste torowiska powoli zarastały i ginęły wśród zieleni. Taki stan zastali w 2000 roku pomorscy pasjonaci kolejnictwa, którzy wraz żuławskimi władzami samorządowymi postanowili wskrzesić wąskotorówkę na niewielkiej, ale najciekawszej części jej dawnej, rozległej sieci.

Opłakany stan torowisk i stacji

Po zamknięciu Gdańskich Kolei Dojazdowych w 1996 roku Polskie Koleje Państwowe przystąpiły do stopniowej likwidacji majątku. Cały tabor kolejowy rozwieziono do innych kolei wąskotorowych lub zezłomowano na miejscu. Torowiska pozostawiono bez nadzoru, przez co szybko zaczęły niszczeć, padając ofiarą zbieraczy złomu lub zarastając chwastami i trawami. Część linii zaczęto demontować w miejscach skrzyżowań z drogami. Cztery lata po ustaniu ruchu na sieci GKD, nikt nie spodziewał się ujrzeć ponownie pociągu wąskotorowego na Żuławach, choć wielu mieszkańców z sentymentem odnosiło się do podróży kolejką, która funkcjonowała tu od ponad 100 lat. Wrosła silnie w lokalny krajobraz i stała się jego stałym elementem.

Kolejka ponownie rusza w trasę

We wrześniu 2000 roku zrodziła się inicjatywa reaktywacji kolejki. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (PTMKŻ), wspólnie ze starostwem powiatowym w Nowym Dworze Gdańskim oraz gminami Stegna i Sztutowo, podjęło starania na rzecz przywrócenia kursowania kolei wąskotorowej na Żuławach. Odbudowywanej kolejce nadano nazwę Żuławska Kolej Dojazdowa.

Pasjonaci z PTMKŻ przystąpili do odbudowy zdewastowanych linii kolejowych i urządzeń sterowania ruchem. Uporządkowany został teren stacji w Nowym Dworze Gdańskim, gdzie należało zasypać dół po obrotnicy, a następnie ułożyć szereg rozjazdów, aby przygotować bazę do przyjęcia taboru, którego sprowadzeniem zajęli się członkowie Towarzystwa.

Sporym wysiłkiem i dużymi nakładami finansowymi udało się udrożnić odcinek torów od Nowego Dworu Gdańskiego do Stegny oraz od Mikoszewa przez Stegnę do Sztutowa. Pierwszy przejazd pociągu wąskotorowego, po sześcioletniej przerwie odbył się na odcinku Nowy Dwór Gdański – Stegna 15 sierpnia 2002 roku. Wzięło w nim udział kilkaset

osób – mieszkańców Żuław, przedstawicieli lokalnych samorządów oraz miłośników kolei przybyłych z całego kraju.

Starostwo powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim powierzyło obsługę połączeń PTMKŻ. Miłośnikom przekazano w bezpłatne użytkowanie linie kolejowe oraz tabor pozyskany z innych kolei wąskotorowych w Polsce. 21 czerwca 2003 roku uruchomiono planowe sezonowe połączenia kolejowe, początkowo z Nowego Dworu Gdańskiego tylko do Prawego Brzegu Wisły przez Stegnę (odcinek ze Stegny do Sztutowa pozostawał nieczynny z uwagi na masową kradzież elementów w okolicach Sztutowa). Ubytki udało się uzupełnić w ciągu tygodnia i pociągi ruszyły na pełnej trasie. Od tego czasu kursy wąskotorówki cieszą się niesłabnącą popularnością, a reaktywowany po latach „Jantar Express" corocznie

fot. U. Thorhauer



22.08.2002 r. Okolice stacji Nowy Dwór Gdański. Lokomotywa Lxd2-325 z pociągiem służbowym w kierunku Stegny. Tak wyglądały początki odbudowy infrastruktury kolejowej na Żuławach po likwidacji GKD

KIERUNEK: Nowy Dwór Gdański/Sztutowo – Stegna – Jantar – Prawy Brzeg Wisły

Rozkład jazdy w sezonie letnim 2016

nr pociągu		300	310*	202	204	320*	206
NOWY DWÓR GD.	**o.**	**08:30**	**10:30***			**15:00***	
Cyganek	o.	08:43	10:43*			15:13*	
Tujsk	o.	08:55	10:55*			15:25*	
Rybina	o.	09:04	11:04*			15:47*	
SZTUTOWO	**o.**	**<**	**<**	**11:55**	**14:55**	**<**	**17:55**
Sztutowo Muzeum	o.	<	<	12:02	15:02	<	18:02
Stegna Morska	o.	<	<	12:09	15:09	<	18:09
Stegna PKS	o.	<	<	12:12	15:12	<	18:12
STEGNA GDAŃSKA	**p.**	**09:17**	**11:14***	**12:17**	**15:17**	**15:47***	**18:17**
	o.	**09:20**	**11:20***	**12:20**	**15:20**	**15:50***	**18:20**
Junoszyno	o.	09:30	11:30*	12:30	15:30	16:00*	18:30
Jantar Młyn	o.	09:37	11:37*	12:37	15:37	16:07*	18:37
Jantar Port	o.	09:41	11:41*	12:41	15:41	16:11*	18:41
JANTAR	**p.**	**09:44**	**11:44***	**12:44**	**15:44**	**16:14***	**18:44**
	o.	**09:45**		**12:45**	**15:45**		
Jantar Leśniczówka	o.	09:50		12:50	15:50		
Mikoszewo	o.	09:58		12:58	15:58		
PRAWY BRZEG WISŁY	**p.**	**10:05**		**13:05**	**16:05**		

* pociągi kursują jako dodatkowe wyłącznie w weekendy (w soboty i niedziele oraz 15 sierpnia 2016 roku)

KIERUNEK: Prawy Brzeg Wisły – Jantar – Stegna – Sztutowo/Nowy Dwór Gdański

Rozkład jazdy w sezonie letnim 2016

nr pociągu		201	311*	203	321*	205	301
PRAWY BRZEG WISŁY	**o.**	**10:30**		**13:30**		**16:30**	
Mikoszewo	o.	10:35		13:35		16:35	
Jantar Leśniczówka	o.	10:43		13:43		16:43	
JANTAR	**p.**	**10:48**		**13:48**		**16:48**	
	o.	**10:50**	**11:50***	**13:50**	**16:20***	**16:50**	**18:50**
Jantar Port	o.	10:53	11:53*	13:53	16:23*	16:53	18:53
Jantar Młyn	o.	10:57	11:57*	13:57	16:27*	16:57	18:57
Junoszyno	o.	11:04	12:04*	14:04	16:34*	17:04	19:04
STEGNA GDAŃSKA	**p.**	**11:14**	**12:14***	**14:14**	**16:44***	**17:14**	**19:14**
	o.	**11:16**	**12:20***	**14:16**	**16:50***	**17:16**	**19:20**
Stegna PKS	o.	11:20	<	14:20	<	17:20	<
Stegna Morska	o.	11:23	<	14:23	<	17:23	<
Sztutowo Muzeum	o.	11:30	<	14:30	<	17:30	<
SZTUTOWO	**p.**	**11:35**	**<**	**14:35**	**<**	**17:35**	**<**
Rybina	o.		12:32*		17:02*		19:32
Tujsk	o.		12:43*		17:13*		19:43
Cyganek	o.		12:53*		17:23*		19:53
NOWY DWÓR GDAŃSKI	**p.**		**13:05***		**17:35***		**20:05**

*** pociągi kursują jako dodatkowe wyłącznie w weekendy (w soboty i niedziele oraz 15 sierpnia 2016 roku)**



22 sierpnia 2002 roku. Miłośnicy kolejnictwa odbudowują szlak kolejowy

przewozi tysiące turystów przybywających na mierzeję na letni wypoczynek. W miesiącach wakacyjnych uruchamianych jest 12 kursów dziennie.

Kolejka kursuje w trakcie długich wiosennych weekendów oraz w sezonie letnim, natomiast w okresie Wszystkich Świętych uruchamia się specjalne kursy do cmentarza komunalnego w Nowym Dworze Gdańskim. Podróż pociągiem w tych dniach stała się dla mieszkańców miasta niepisaną tradycją – niemal każdy kurs jest maksymalnie wypełniony.



Obecna siec Żuławskiej Kolei Dojazdowej (zaznaczona kolorem czerwonym) obejmuje jedynie niewielki fragment dawnych Gdańskich Kolei Dojazdowych

Wspólny bilet z koleją normalnotorową

W latach 2009-2014, dzięki współpracy ŻKD z prywatnym przewoźnikiem kolejowym – spółką Arriva PCC (obecnie Arriva RP) – udało się reaktywować ruch kolejowy na dawno zapomnianej linii normalnotorowej z Szymankowa do Nowego Dworu Gdańskiego przez Nowy Staw. Ostatni planowy pociąg pasażerski kursował tym szlakiem w 1989 roku. Szynobusy spółki Arriva we wszystkie wakacyjne weekendy przywoziły pasażerów z Grudziądza przez Kwidzyn i Malbork do Nowego Dworu Gdańskiego. Tam czekał na nich pociąg wąskotorowy ŻKD, którym, na jednym bilecie, można było kontynuować podróż w kierunku Stegny i Sztutowa. Oferta zwana „Na plażę" (relacji Grudziądz – Sztutowo) oraz „Na zamek„ (relacji Sztutowo – Malbork) cieszyła się rekordowo wysoką popularnością.

Wiekowy tabor w idealnym stanie

Wszystkie pojazdy kolejowe będące na stanie dawnych Gdańskich Kolei Dojazdowych zostały pod koniec lat 90. XX wieku zezłomowane lub wywiezione do innych kolei wąskotorowych w kraju. Do obsługi reaktywowanej kolei trzeba było więc pozyskać nowy tabor. Rozpoczęto poszukiwania sprawnych lokomotyw i wagonów na terenie całego kraju. W latach 2002-2003 z kolei wąskotorowych w Mławie i Nasielsku udało się sprowadzić trzy lokomotywy spalinowe



fot. Archiwum PTMKŻ

W latach 2009-2013 do Nowego Dworu Gdańskiego dojeżdżały szynobusy spółki Arriva. Pasażerowie mieli możliwość kontynuowania podróży pociągiem wąskotorowym na podstawie tego samego biletu

typu Lxd2 produkcji rumuńskiej. Cztery kryte wagony osobowe typu A20DP sprowadzono z Opalenicy i z Nasielska. Wszystkie pojazdy wyprodukowano w latach 80. XX wieku. W 2004 roku członkowie PTMKŻ kupili wagon motorowy, oznaczony symbolem Mbxd2-212, wyprodukowany w 1986 roku. Sprowadzili go z Ełku, dokąd trafił z Żuław w okresie likwidacji GKD. Pojazd więc wrócił po latach na swoją macierzystą kolej, na której rozpoczął służbę. Drugi wagon motorowy (Mbxd2-304) został zakupiony ze środków miasta i gminy Nowy Dwór Gdański i po dłuższym przestoju jest w trakcie przywracania go do ruchu. Co ciekawe pojazd ten pierwotnie posiadał rozstaw 1000 mm i wymagał wymiany wózków w celu przystosowania go do rozstawu 750 mm.

Największą popularnością wśród turystów odwiedzających ŻKD cieszą się odkryte wagony letnie. Poza jednym wagonem pamiętającym czasy pierwszego „Jantar Ekspresu", wszystkie pozostałe zostały przebudowane z krytych wagonów towarowych już po reaktywacji kolejki. „Letniaki" doczepiane są do większości pociągów w sezonie wakacyjnym.

Wszystkie sprowadzone lokomotywy i wagony musiały przejść gruntowne odświeżenie przed wprowadzeniem do regularnego ruchu. Każdy pojazd został wyremontowany i odmalowany. Sympatycy kolejnictwa przywrócili je do stanu niemal fabrycznego – odtworzyli wyposażenie z dbałością o wszystkie szczegóły. W tym roku odnowione zostało wnętrze wagonu Mbxd2-212.

W latach 2010-2012 na torach ŻKD pojawił się też parowóz. Lokomotywa Px48 o numerze 1907 woziła turystów przez nieco ponad dwa sezony letnie, budząc sentyment wśród wielu mieszkańców Żuław. Poczciwa „ciuchcia" została wydzierżawiona od prywatnego właściciela, który niestety sprzedał ją dolnośląskiej gminie Krośnice.

Proszę wsiadać, drzwi zamykać!

Pociągi Żuławskiej Kolei Dojazdowej od 13 lat wożą turystów po wąskich torach malowniczych Żuław. Kursują po dwóch zachowanych liniach kolejowych, które stanowią niewielką część rozległej niegdyś sieci Gdańskich Kolei Dojazdowych. Dzięki determinacji garstki miłośników i przychylności władz samorządowych z Nowego Dworu Gdańskiego, udało się ocalić od zapomnienia część lokalnej kolei o ponad 100-letniej tradycji w tym obchodzący w tym roku swoje 110 urodziny unikalny obrotowy most kolejowy w Rybinie. W rozpoczynającym się niebawem sezonie wakacyjnym zapraszamy do wybrania się w podróż nad morze, wśród żuławskich pól, kanałów, domów podcieniowych, ryglowanych kościołów i zabytków techniki. *Proszę wsiadać, drzwi zamykać! I... robić mnóstwo zdjęć.*

Tekst: Maciej Beister

Autor dziękuje członkom Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych za pomoc w opracowaniu materiału

Gdzie i czym warto pojechać?

Chcą Państwo tworzyć iZTM razem z nami? Byli Państwo w ciekawym miejscu i chcą podzielić się wrażeniami? A może chcą Państwo polecić czytelnikom iZTM kierunek weekendowego wyjazdu? Napiszcie do nas koniecznie! Najlepsze teksty zostaną opublikowane w newsletterze, a ich autorzy otrzymają zestawy upominków ZTM.

Udostępniamy Państwu nasze łamy. Co miesiąc w rubryce „Komunikacyjne podróże" chcemy publikować Państwa historie – relacje z ciekawych miejsc, które odwiedziliście. Muszą być one związane z komunikacją miejską w Polsce lub na świecie. Tekst nie może być dłuższy niż 8 tys. znaków. Do tekstu należy dołączyć maksymalnie pięć fotografii w rozdzielczości 150 dpi. Materiały prosimy przesyłać do 15 dnia miesiąca poprzedzającego wydanie kolejnego numeru iZTM, na adres newsletter@ztm.waw.pl. Zespół redakcyjny iZTM co miesiąc wybierze zwycięzcę. Przesłany tekst i zdjęcia zostaną opublikowane, a ich autor otrzyma zestaw gadżetów firmowych ZTM.

Regulamin konkursu znajduje się na następnej stronie

Regulamin konkursu „Komunikacyjne podróże”

I Postanowienia ogólne

§1

Niniejszy regulamin określa warunki, na jakich odbywa się konkurs „Komunikacyjne podróże”, zwany dalej „Konkursem”. Celem Konkursu jest popularyzacja turystyki i komunikacji zbiorowej.

§2

Organizatorem Konkursu jest miasto stołeczne Warszawa, na rzecz którego działa Zarząd Transportu Miejskiego z siedzibą w Warszawie, ul. Żelazna 61, 00-848, zwany dalej „ZTM”.

§3

Konkurs jest organizowany na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej.

§4

1. Konkurs trwa od 2.06. 2016 r. do 15.12.2016 r.
2. Laureat Konkursu zostanie wyłoniony co miesiąc przez zespół redakcyjny iZTM.

II Uczestnicy Konkursu

§5

1. Uczestnikami Konkursu mogą być osoby, które:
   a) są pełnoletnie
   b) prześlą do 15 dnia miesiąca poprzedzającego wydanie kolejnego numeru iZTM, na adres newsletter@ztm.waw.pl materiały konkursowe, o których mowa w §7.

2. Uczestnikami Konkursu nie mogą być pracownicy ZTM, ani osoby pozostające w stosunku zlecenia lub w innym stosunku prawnym, do którego stosuje się przepisy o zleceniu z ZTM oraz członkowie rodzin wskazanych osób do drugiego stopnia pokrewieństwa.

§6

1. Nadesłanie materiałów konkursowych jest równoznaczne z posiadaniem przez Uczestnika pełni praw do ich wykorzystania.
2. Uczestnictwo w konkursie jest jednoznaczne z:
   a) udzieleniem nieodpłatnej zgody Uczestnika na opublikowanie i rozpowszechnianie nadesłanych przez niego materiałów konkursowych (wypowiedzi tekstowych, zdjęć) na łamach iZTM bez ograniczeń czasowych, ilościowych oraz terytorialnych
   b) udzieleniem nieodpłatnej zgody Uczestnika na wykorzystanie i rozpowszechnianie jego wizerunku na łamach iZTM, w materiałach promocyjnych związanych z konkursem, wykorzystywanie go w wydawnictwach i działalności organizatora (działalności nie przynoszącej zysków) bez ograniczeń czasowych, ilościowych oraz terytorialnych.

III Zasady i przebieg Konkursu

§7

1. Aby przystąpić do Konkursu należy:
   a) zapoznać się z regulaminem Konkursu, który znajduje się w numerze 6(100) iZTM
   b) przesłać do 15 dnia miesiąca poprzedzającego wydanie kolejnego numeru iZTM na adres e-mailowy newsletter@ztm.waw.pl materiał konkursowy na temat komunikacji publicznej w Polsce i/lub za granicą, tj. tekst w formacie .doc nie przekraczający 8 tys. znaków oraz adres e-mailowy służący do kontaktu z ZTM. Do tekstu powinny być dołączone zdjęcia w liczbie do 5 sztuk w rozdzielczości 150 dpi.
2. Każdy z uczestników może przesłać dowolną liczbę tekstów.

IV Nagrody

§8

1. W Konkursie przewidziano następujące nagrody:
   a) publikacja materiału konkursowego laureata na łamach iZTM
   b) gadżety reklamowe ZTM.
2. Z tytułu publikacji materiału konkursowego i rozpowszechnienia wizerunku na łamach iZTM laureatowi Konkursu nie będzie przysługiwało wynagrodzenie.

V Dane osobowe

§9

1. Administratorem danych osobowych uczestników Konkursu jest Zarząd Transportu Miejskiego z siedzibą w Warszawie, ul. Żelazna 61, 00-848.
2. Przystąpienie do Konkursu jest równoznaczne z wyrażeniem przez Uczestnika zgody na przetwarzanie jego danych osobowych na potrzeby Konkursu oraz w celach marketingowych związanych z Konkursem – ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2135).
3. Uczestnikom Konkursu przysługuje prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawianie.

VI Postanowienia końcowe

§10

1. Organizator nie ponosi kosztów związanych z dostarczeniem materiałów konkursowych przez uczestników Konkursu.
2. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za roszczenia osób trzecich związane z publikacją i rozpowszechnianiem materiału konkursowego i wizerunku uczestnika.
3. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za problemy techniczne powstałe w trakcie przesyłania zgłoszeń konkursowych i wynikające z nich opóźnienia w nadejściu zgłoszeń.
4. Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany terminów: rozpoczęcia i zakończenia Konkursu, poinformowania o wynikach Konkursu oraz przekazania gadżetów reklamowych.
5. W przypadku naruszenia Regulaminu przez Uczestnika, Organizator może go wykluczyć z Konkursu na każdym etapie jego trwania.
6. W kwestiach nieuregulowanych regulaminem stosuje się przepisy kodeksu cywilnego.
7. Zasady Konkursu są dostępne w numerze 6(100) iZTM.
8. Zgłoszenie do Konkursu jest równoznaczne z akceptacją warunków zapisanych w niniejszym Regulaminie.

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO